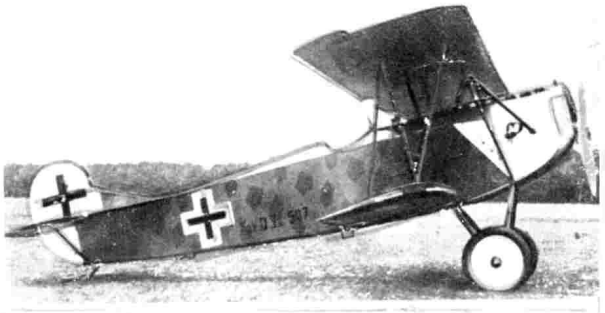
* * *

Hier ein weiteres altes Heft der ***Fliegergeschichten*** in gescannter Version und digital verbessert.
Diese Heftreihe des Moewig-Verlages erschien in den fünfziger und sechziger Jahren vierzehntägig zum Preis von 50 Pfennig.

Für einen Historiker und Soziologen wäre eine Erforschung dieser und anderer Heftreihen des Verlages ein interessantes Thema, eine Arbeit, die vielleicht sogar schon geleistet wurde. Für den hier Schreibenden ist es allein eine Rückerínnerung an Zeiten, in denen er selbst ohne irgendwelche Gewissenbisse oder sonstigen belastenden Gefühle jedem neuen Heft entgegenfieberte und dabei manches Mal die Schulaufgaben der Mittelstufe des Gymnasiums zuerst einmal liegenließ . . .

* * *

Ernst Udet
(dritter von links)
im 1. Weltkrieg



Kampfeinsitzer Fokker D VII,
ein Maschinentyp, der von Udet
im 1. Weltkrieg geflogen wurde

Ernst Udet und seine „Flamingo"
in den USA 1931

Hier ist der Meister der Luft-
akrobatik in seinem Sport-
flugzeug in 2977 Meter Höhe
im Piz Palü-Gebiet gelandet

Fliegergeschichten

Band 111

Ernst Udet . . .
fliegt für Deutschland

von

Hans Dieter Petersen

Herausgeber
Dr. Peter Supf

ARTHUR MOEWIG VERLAG MÜNCHEN

Verzeichnis aller lieferbaren „Fliegergeschichten“

1. Kurt W. Streit
Der Todesflug des Colonel
2. Peter Henn
Ein gefährlicher Auftrag
4. Kurt W. Streit
Im Banne der Schallmauer
5. Hans J. Pirner
Der Preis der Daily Mail
6. George C. Aileron
Achtung Notlandung!
7. Hans Dieter Petersen
Werner Mölders — unbesiegt
8. Armin Relling
Kommodore Ellisons letztes Gefecht
9. Harry Muth
Der Jäger von Tunis
10. Hans J. Pirner
Orkan auf Flugstrecke 423
12. Hans J. Pirner
Geheimnisvoller Einsatz
13. Heiner Jansen
Schreckensflug der DC-3
14. Hans Holl
Rivalen am Himmel
15. Armin Relling
Gefangene der „Grünen Hölle“
16. Peter Henn
Flucht in den Morgen
17. Martin Frank
Der Tod flog mit
19. Armin Relling
Auf Messers Schneide
20. Helmut Mischler
Flug durch das Dunkel
22. Hans Holl
Marseille — der Adler von Afrika
26. Hans Holl
Die Entführung der Blenheim
30. Hans Dieter Petersen
Ein Husarenstück am Himmel Koreas
38. Fritz Moeglich
Drei blieben draußen
41. Harry Muth
Das Funkzeichen F-A-S
47. Willi Heilmann
Walter Nowotny — Ein Jagdflieger Schicksal
52. Hans Holl
Douglas Bader, Jäger-As der Royal Air Force
55. Hans Dieter Petersen
Duell mit Sperrballonen
58. Fritz Moeglich
Der unsichtbare Gegner
61. Hans Dieter Petersen
Flucht in die Freiheit
62. Michael Markgraf
Gespenstischer Unfall
63. George C. Aileron
„Nordstern“ meldet sich nicht
64. Fritz Moeglich
Der neue Kurs heißt Malta
65. Harry Muth
Fallschirmschwester Marian
66. Rolf Strehl
SOS . . . hier Nobile
67. Erik K. Pratt
Der fliegende Farmer
68. Armin Relling
Doktor Ungestüm
70. Armin Relling
Auf höheren Befehl
71. Erik K. Pratt
Durst
73. Erik K. Pratt
Günther Groenhoff, der Adler vom Jungfraujoch
74. Otto Behrens
Der China-Clipper erobert den Pazifik
75. Axel Ulf
Kesseltreiben auf die „Illustrious“
77. George C. Aileron
Schicksalsflug über den Aconcagua
78. Peter Henn
Die Feuertaufe
79. Armin Relling
Zweimal den Tod besiegt
81. Harry Muth
Die letzte Chance
82. Fritz Moeglich
Parole: Durchhalten
85. Michael Martens
Walter Oesau — Das Leben eines Jagdfliegers
86. Rolf O. Becker
Gold in Neuguinea
91. Erik K. Pratt
18 Jahre in Afrika gefangen
92. Fritz Moeglich
Manfred Frhr. von Richthofen — Der Ritter der Lüfte
93. Armin Relling
Funkstille für Captain Trully
94. G. H. Rudolf
In letzter Minute
95. Harry Maar
Stratosphärensegler
96. Heinz Knoke
Der Plan des Mister Wallis
97. Armin Relling
Es gibt täglich einen Morgen
98. Hans Rohmer
Zwischen Gaza und Port Said
99. Gerhard H. Rudolf
Vom Rammjäger zum Postflieger
100. Armin Relling
Männer mit Nylonnerven
101. Hans Holl
Boeing-Besuch zu Silvester
102. Fritz Moeglich
Oswald Boelcke — Der Lehrmeister aller Jagdflieger
103. Armin Relling
Wächter des Kontinents
104. Gerhard H. Rudolf
Dem Schicksal preisgegeben
105. Michael Markgraf
Die große Bewährung
106. Rolf O. Becker
Das Wasser hat doch Balken
107. Armin Relling
Globemaster im Eis der Antarktis
108. Gerhard H. Rudolf
Eine tolle Nacht
109. Harry Muth
— Warnung — Rebellen an Bord
110. Hans Holl
Der Todesflug zum zum Ofoten-Fjord
111. Dieter Petersen
Ernst Udet . . . fliegt für Deutschland

Sonderband 1 Bertold N. Jochim **Sie flogen gegen den Bomberstrom**
Sonderband 2 Hans Holl **Die letzten Adler**
Sonderband 3 Hans Holl **Me 262 / Deutschlands letzter Trumpf am Himmel.**
Sonderband 4 Armin Relling **Der Himmel war die Hölle**

Ernst Udet

Über Ernst Udet könnte man ein umfangreiches Buch schreiben und hätte dann dennoch nicht alles aufgezeichnet, was wert wäre, von seinem abenteuerlichen Leben und von seinen großartigen fliegerischen Leistungen berichtet zu werden. Ich habe mich daher auf einige wenige Begebenheiten beschränkt.

Der Verfasser.

Der Gefreite

Mit einer Decke unter dem Arm und in der linken Hand ein Stück Kommißbrot, läuft ein kleiner Gefreiter über den Hof des Flugparkes Neubreisach. Er ist eben aus dem Arrest entlassen worden. Sieben lange Tage, den Tag zu vierundzwanzig Stunden saß er im Mittelarrest, weil er: „durch leichtsinniges Kurvenfliegen das Leben seines Beobachters gefährdet und eine Flug-Maschine zerstört hatte“. Vierzehnmal — an jedem Tag zweimal — mußte er diesen Spruch der Ronde vorsagen. Ihm dröhnt es noch im Kopf.

Erstaunt bleibt der kleine Gefreite hinter den Flugzeughallen stehen und schaut dem turbulenten Gewimmel auf dem Rollfeld zu. In der Frühe wurde ein Bombenangriff auf Belfort mit allen zur Verfügung stehenden Maschinen befohlen, und die letzten gehen eben an den Start.

Etwas wehmütig schaut der Gefreite den startenden Maschinen nach, und erst ein Anruf läßt ihn aus seiner Versunkenheit aufwachen.

„Hallo, der Gefreite da! — Sind Sie Flugzeugführer?“

„Jawohl, Herr Leutnant!“

„Menschenskind, Sie schickt mir der Himmel. Los, damit wir noch hinterherkommen, auf dem ganzen Platz habe ich keinen Piloten mehr auftreiben können. Wo haben Sie denn gesteckt?“

Der Gefreite grinst ganz unverschämt, während sie beide zu den Hallen laufen.

„Ich war im Bunker, hatte Bruch gemacht — Herr Leutnant — ganze sieben Tage.“

Der Offizier wird etwas blaß.

„Abgestürzt?“

„Jawohl, Herr Leutnant!“

Eben schieben die Monteure eine alte LVG aus der Halle und laden kleine Bomben in den Beobachtersitz.

Der Leutnant fragt:

„Sind Sie bereit?“

„Jawohl, Herr Leutnant!“

„Dann nichts wie ab!“

Die beiden klettern in die Maschine, und der Gefreite schiebt das Gas durch. Erst schwerfällig, aber rasch schneller werdend, holpert die Maschine über das Flugfeld und löst sich schließlich langsam vom Boden. Der Fahrtwind zerrt in den Verspannungsdrähten und in den blonden Haaren des Flugzeugführers, der in der Aufregung irgendwo bei den Hallen seine Mütze liegengelassen hat. Es ist verhältnismäßig warm, und die Berge und Täler unten liegen im Schimmer der herbstlichen Nachmittagssonne.

Der vorn sitzende Beobachter wendet sich um und deutet nach unten. Dort liegt Montreux. Belfort werden sie doch nicht mehr mit dem Verband erreichen, und so will der Beobachter die Gelegenheit wahrnehmen und die Bombe auf eine Fabrik bei Montreux abwerfen. Er hat sich in diese alte Maschine ein Loch in den Boden machen lassen, durch die er die Bomben lotrecht abwirft.

Der Flugzeugführer beugt sich über den Bordrand und schaut nach unten. Die ersten Bomben sitzen genau im Ziel. Ziegelsteine und Dachsparren fliegen wirr durcheinander.

„Bravo!" brüllt der kleine Gefreite, aber der Fahrtwind reißt ihm das Wort vom Munde, so daß der Beobachter es nicht hören kann.

Und wieder dreht sich der Beobachter wild gestikulierend um und deutet in seinen Sitz zurück.

Der Pilot beugt sich vor und erstarrt.

Eine der kleinen Bomben ist im Gestänge des Fahrgestells hängen geblieben. Die leiseste Erschütterung muß genügen, um den Zünder der Bombe zur Explosion zu bringen.

„Na, dann gute Nacht!" brummt der Pilot leise vor sich hin und beginnt einmal nach links und dann wieder nach rechts einzukurven. Wieder huscht jenes spitzbübische Lächeln über sein frisches Jungengesicht, als er an den Kommandeur, der ihm die sieben Tage verpaßt hatte, denkt. Kaum raus aus dem Arrest und schon wieder Kurven fliegen.

Aber es hilft nichts, die Bombe macht die Bewegungen der Maschine immer in entgegengesetzter Richtung mit und rutscht im Gestänge von einer Seite auf die andere.

Er überlegt nicht lange und geht zum Sturzflug über. Es ist der erste in seiner fliegerischen Laufbahn, aber unbekümmert setzt er sich darüber hinweg. Die alte Mühle ächzt und stöhnt in allen Verspannungen, aber die Bombe fällt schließlich aus dem Fahrgestellgestänge heraus.

„Gott sei Dank", brummt der Pilot und schaut nach unten, wo eben die Bombe detonierend auseinanderspritzt.

Der Beobachter, in der Fliegersprache kurz „Franz" genannt, dreht sich um und deutet nach Osten.

Die Maschine wendet und geht auf Heimatkurs. Holpernd setzt sie schließlich wieder auf dem Neubreisacher Platz auf. Der Beobachter klettert als erster aus der Maschine und hilft seinem Piloten beim Aussteigen. Dann streckt er ihm die Hand entgegen.

„Gut geflogen; wie heißen Sie?"

„Gefreiter Udet, Herr Leutnant!"

„Schön, na dann melden Sie sich mal beim Chef als aus dem Arrest entlassen, verstanden?"

„Jawohl, Herr Leutnant!"

Mit etwas gemischten Gefühlen betritt der Gefreite Udet wenig später die Schreibstube und meldet sich bei seinem Hauptmann aus dem Arrest und zugleich vom Feindflug zurück.

Der Chef hebt erstaunt die Augenbrauen.

„Ja, haben Sie denn den Angriff schon mitgeflogen, Udet?"

„Jawohl, Herr Hauptmann, ich kam gerade hier an, als die letzten Maschinen an den Start gingen, und da hat mich ein mir unbekannter Leutnant einfach aufgefordert . . ."

Das Gesicht des Hauptmanns wird um einen Schein heller, und lachend winkt er ab.

„Schon gut, Sie haben übrigens wieder einmal unverschämtes Glück, ich soll Sie zum Kampfeinsitzerkommando nach Habsheim versetzen. Ihre Maschine ist schon da. Wenn Sie alles erledigt haben, können Sie von mir aus abhauen."

Wie ein Wiesel rennt der Gefreite Udet hinüber zur Ablieferhalle.

Der Werkmeister winkt ihn zu sich heran.

„Sie wollen Ihre Maschine übernehmen, was?"

„Jawohl, Herr Werkmeister."

„Na, dann kommen Sie mal mit!"

Da steht die Maschine, eine gerade eingeflogene, fabrikneue Fokker, und dem Gefreiten hüpft das Herz in der Brust vor Freude.

„Kann ich gleich losfliegen, Herr Werkmeister?"

„Immer langsam mit den jungen Pfe den", brummt der dicke Werkmeister gemütlich, „erst muß das Ding noch aufgetankt werden, ich denke, in einer halben Stunde ist der Vogel so weit, Sie können ja inzwischen Ihre Sachen holen und verstauen."

„Wird gemacht, Herr Werkmeister." Und schon ist Udet fort. Aber bereits nach knappen zehn Minuten ist er wieder bei seiner Fokker. Ein ganzer Schwarm Flugschüler steht um die neue Maschine bewundernd herum.

„Von mir aus können Sie abhauen", brummt der Werkmeister, „ich habe die Maschine bereits abgemeldet."

„Danke, Herr Werkmeister!"

„Hals- und Beinbruch, Udet!"

Udet winkt und klettert in die Fokker. Zwei Monteure hängen sich an den Propeller. Zwei-, dreimal wird die Latte rumgedreht. Udet dreht an der Zündkurbel, und schon dröhnt der Motor auf.

Bremsklötze weg und Gas rein.

Wunderbar, wie die Fokker vom Start geht. Udet zieht leicht am Knüppel, die Maschine hebt ab und . . . geht in eine flache Rechtskurve.

„Verflixt!"

Udet will die Maschine geradelegen, aber der Knüppel reagiert nicht. Er sitzt wie festgeschmiedet. Der kalte Schweiß bricht Udet aus den Poren. Kaum einen Meter hoch fegt die Fokker über den Platz. Wieder versucht er mit seiner

ganzen Kraft den Steuerknüppel nach links zu drücken. Aber vergeblich, der Knüppel bewegt sich nicht mehr.

Die Hallen kommen verdammt nahe, und Udet kann gerade noch das Gas wegnehmen und die Zündung abschalten, dann kracht es auch schon. Splitter spritzen umher. Udet ist gegen die Halle gerast.

Unheimliche Stille ringsum.

Da kommen auch schon die Monteure angerannt. Als letzter der dicke Werkmeister. Sie ziehen den halb eingeklemmten Udet aus dem Sitz.

„Menschenskind", schnauzt der Dicke, „was haben Sie denn da angestellt?"

„Ich weiß nicht, der ..."

„Wie konnte das geschehen, Udet?"

Die scharfe Stimme des eben dazugekommenen Hauptmanns fährt dazwischen.

Udet nimmt seine Knochen zusammen. Seine Stimme zittert merklich.

„Der Steuerknüppel blockierte nach links, Herr Hauptmann, Verwindung war nicht möglich."

„So, so, der Steuerknüppel blockierte also, na das werden wir ja gleich sehen. Werkmeister!"

„Herr Hauptmann?"

„Sehen Sie nach, warum der Udet die Maschine gegen die Halle geflogen hat. Melden Sie mir dann sofort das Ergebnis der Untersuchung!"

„Jawohl, Herr Hauptmann!"

Udet ist noch immer ganz benommen. Er selbst ist bis auf kleine unbedeutende Prellungen heil geblieben. Er tritt zum Werkmeister.

„Darf ich bei der Untersuchung dabeibleiben, Herr Werkmeister?"

Der Dicke wirft ihm einen vernichtenden Blick zu, wird aber gleich wieder freundlicher, als er den niedergeschlagenen Gesichtsausdruck des Gefreiten Udet sieht.

„Bleiben Sie in Gottes Namen dabei, Sie ... Sie ... Anfänger."

‚Der Hieb sitzt', denkt Udet, beißt aber die Zähne zusammen. Er sieht, wie die Monteure die Maschine von der Halle wegziehen. Das große Hallentor hängt verbeult in den Rollen. Udet läuft nach vorn. Der Propeller ist völlig zersplittert, und der Motor sitzt völlig schief und ist wohl gut um dreißig Zentimeter nach hinten geschoben worden. Das Fahrgestell ist weggerissen, und die Hauptholme der Tragflächen sind gebrochen.

„Der Bock ist Schrott", sagt der Werkmeister lakonisch.

Ein Monteur nimmt ein Brecheisen und biegt den Führersitz auf. Der Werkmeister klettert auf den Rumpf und schaut auf das Armaturenbrett. Hastig winkt er nach unten, einem seiner Monteure zu.

„Willi, los, hole meinen Fotoapparat, ich hab' den Fehler schon."

„Was ist, woran liegt es, Herr Werkmeister?"

„Langsam, langsam mein Lieber. Erst werde ich das Ding fotografieren, ehe da jeder rankann."

Der Monteur kommt mit einer riesigen Plattenkamera angerannt, und der Werkmeister baut den Kasten umständlich hinter dem Pilotensitz auf. Dann kriecht er unter das große schwarze Tuch und stellt umständlich den Apparat

ein. Endlich ist er soweit, daß er den Gummiball drücken kann. Ganze zwei Sekunden muß er belichten. Dann wirft er das Tuch herunter und baut den Apparat zusammen. Schwerfällig klettert er wieder herunter.

„So, Udet, nun schauen Sie sich das mal an, der Bowdenzug des Maschinengewehrs hat sich hinter den Benzinhahn geklemmt und damit die gesamte Steuerung blockiert. Ihr Glück — Sie konnten wirklich nichts dafür."

Ein zentnerschwerer Stein fällt dem Gefreiten Udet von der Brust.

„Ich werde die Platte entwickeln lassen und dem Hauptmann gleich Meldung machen. Ich denke schon, daß wir Ihnen eine andere Maschine geben können."

Jovial klopft der Dicke dem kleinen Gefreiten auf die Schulter.

„Nur nicht den Kopf hängen lassen. Wer kein Kleinholz gemacht hat, ist noch nie geflogen."

Udet läuft in seiner Stube wie ein gefangenes Raubtier hin und her. Was wird der Alte sagen?

Endlich kommt eine Ordonnanz.

„Udet, du sollst zum Alten kommen!"

Rasch springt Udet zur Schreibstube.

„Gefreiter Udet zur Stelle."

Der Hauptmann nickt und betrachtet sich ein vor ihm liegendes Foto. Endlich hebt er den Blick.

„Kommen Sie her, Udet, sehen Sie sich das Bild an! Es beweist eindeutig, daß Sie an dem Mißgeschick keine Schuld tragen. Sie haben mehr Schwein als Verstand gehabt."

„Jawohl, Herr Hauptmann!"

„Aber das nächste Mal passen Sie auf den Bowdenzug auch auf, verstanden?"

„Jawohl, Herr Hauptmann, nur, wenn ich etwas dazu sagen dürfte —?"

„Was?"

„Der Bowdenzug dürfte um ein gutes Drittel kürzer sein, denn dann würde er nie hinter dem Benzinhahn hängenbleiben und wäre immer noch lang genug, um alle Bewegungen des Steuerknüppels mitmachen zu können."

Eine Weile schaut der Hauptmann nachdenklich auf das immer noch vor ihm liegende Foto.

„Stimmt, Sie haben recht, Udet", sagt er kurz. „Lassen Sie das bei Ihrer Maschine, die Sie nachher übernehmen werden, gleich abändern. Ich werde Anordnung treffen, daß es später bei allen anderen Maschinen ebenfalls geschieht. Und nun hauen Sie ab!"

Udet freut sich darüber, daß er an dem Unfall schuldlos ist.

Bereits am Nachmittag bekommt er vom Flugpark eine andere Maschine zugewiesen. Gewiß, sie ist nicht mehr ganz neu, aber ebenfalls eine Fokker. Rasch sind alle Vorbereitungen getroffen, und Udet geht wieder an den Start. Der Himmel ist auf einmal verhängt, und die Wolken streichen, kaum dreihundert Meter hoch, über den Flugplatz, aber das stört ihn nicht. Der Motor brummt, Udet schiebt den Gashebel vor und brummt ab.

Wunderbar, daß er wieder fliegen darf! Ein herrliches Gefühl durchströmt ihn, und unbekümmert durchstößt er die tiefhängende Wolkendecke. Langsam

schraubt er sich höher. Der Platz mit seinen Hallen und Unterkünften liegt unsichtbar unter der Wolkendecke. Über ihm wölbt sich strahlend blau der weite Himmel. Die Sonne brennt, und dem Gefreiten wird es warm.

Der Motor der Fokker läuft ruhig und gleichmäßig, und der Höhenmesser zeigt zweitausend Meter an.

Udet pfeift vor sich hin. Vergessen sind die sieben Tage Bau, und vergessen ist der letzte Bruch mit dem verflixten Bowdenzug. Er fliegt wieder.

Konnte er es eigentlich besser erwischen? Ausgerechnet er, der kleine Gefreite Udet, kommt zum Kampfeinsitzerkommando. Er darf Jagdflieger werden.

Endlich besinnt er sich wieder. Es ist Zeit, Habsheim muß direkt vor ihm liegen.

Langsam drückt Udet den Steuerknüppel nach vorn, und die Fokker verliert rasch an Höhe, steckt ihre Nase in die grauweiße Wolkendecke und ist gleich wieder durch.

Da unten liegt Habsheim, rechts davon der Flugplatz. Drei — vier Maschinen stehen dicht vor den Hallen. Der Windsack hängt schlaff am Mast herunter. Udet kurvt ein und nimmt das Gas etwas zurück. Behutsam setzt er die Fokker auf, läßt sie ausrollen, nimmt die Zündung heraus und stellt den Benzinhahn ab.

Habsheim ist erreicht.

Die erste Etappe zum Sieg oder zum Untergang?

Der erste Abschuß

Es ist zum Verrücktwerden. Fast alle sind auf Urlaub in die Stadt gegangen, nur Udet sitzt einsam und verlassen in der Kantine und löffelt mißmutig und mit sich selbst nicht zufrieden seine Suppe. Schließlich schiebt er den Teller zurück, steckt sich eine Zigarette zwischen die Lippen und geht hinaus.

Wenn bloß ein Ereignis eintreten würde, das ihm Beschäftigung verschaffte. Dieses bloße Herumsitzen zerrt an den Nerven und macht ihn unruhig. Schwer läßt er sich vor der Kantine in einen Feldstuhl fallen und schließt die Augen. Gleich darauf ist er fest eingeschlafen.

„Herr Vizefeldwebel — Herr Vizefeldwebel!"

Ein Unteroffizier von den Telefonisten kommt mit einer Meldung angerannt.

Udet reibt sich die Augen und schaut verwundert auf.

„Donnerwetter", sagt er, nachdem er einen Blick auf seine Uhr geworfen hat, „da habe ich gut zwei volle Stunden geschlafen. — Was gibt's denn?"

„Herr Vizefeldwebel, Meldung vom vordersten Graben, drei französische Flugzeuge haben unsere Linien passiert. Sie fliegen Altkirch an."

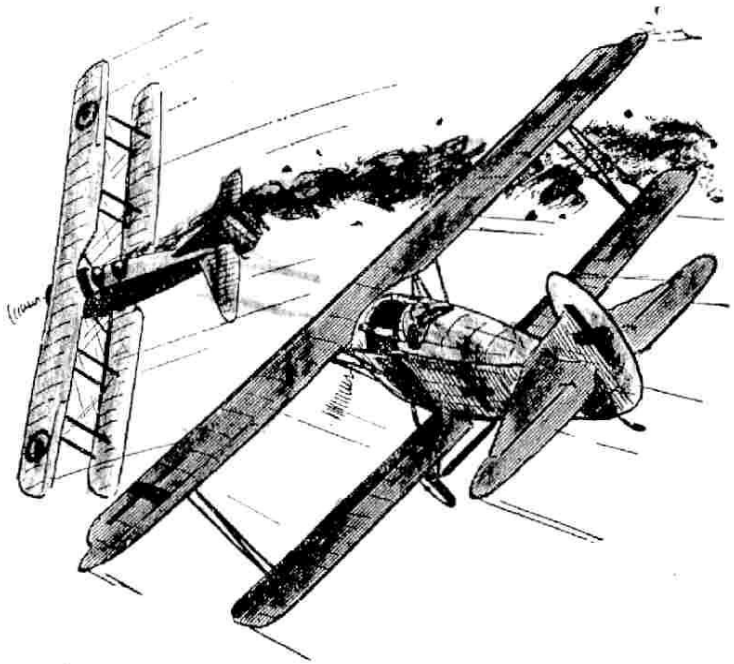
„Gut!"

Udet schlüpft in seine Lederjacke und läuft zu seiner Fokker. Irgendwie spürt er, daß es heute zum Kampf kommen wird. Während er in seine Maschine klettert, fällt sämtliche Unruhe von ihm ab. Ohne die sonst so gewohnte Flugplatzrunde zu drehen, fliegt er auf Westkurs weiter. Bis auf dreitausend Meter schraubt er sich hoch, um später nicht benachteiligt zu sein.

Direkt über Altkirch fliegend, sichtet er die Gegner. Aber er glaubt seinen Augen nicht zu trauen, denn statt der drei gemeldeten Feindmaschinen fliegt dort ein ganzes französisches Geschwader. Fünfundzwanzig Bomber vom Typ Farman sind es.

„Donnerwetter!" brummt Udet in sich hinein. Soll er nicht lieber wieder umdrehen? Der innere Schweinehund meldet sich zu Wort. Udet schüttelt die Angstgedanken ab und fliegt weiter auf die Gegner zu. Er läßt seine Maschine noch etwas steigen.

„So ist's gut."



Er hängt jetzt dreihundert Meter höher als die Farmans, dreht über ihnen ein — Kurs auf Mühlhausen.

Das Herz schlägt ihm unheimlich schnell in der Brust, während er sich über Bord beugt und die unter ihm fliegenden Maschinen betrachtet.

„Die Brüder scheinen mich wohl nicht für voll zu nehmen?"

Er wackelt mit seiner Maschine und sucht sich die große Farman in der Mitte des Verbandes aus. Der Verband überfliegt mehrere Dörfer. Menschen bleiben unten auf den Straßen und Plätzen stehen und starren hinauf. Sie warten auf seinen Angriff.

Udet drückt die Maschine an, sie nimmt rasch Fahrt auf und stürzt mit dröhnendem Motor in die Tiefe.

Die Farman in der Mitte des Verbandes wird zusehends größer und größer. Sie wächst förmlich in das Fadenkreuz hinein, aber Udet will sicher gehen und schiebt sich noch näher heran. 100 Meter, achtzig Meter, jetzt sind es nur noch vierzig Meter, und dann läßt er sein Maschinengewehr losrattern.

Dreißig, vierzig Schuß werden den Lauf seiner beiden Maschinengewehre verlassen haben, als die Farman zu schwanken beginnt. Udet sieht deutlich, wie der Pilot in seinem Sitz zusammengesunken ist, und wie der Beobachter sein Maschinengewehr herumreißt. Udet legt seine Kiste auf die linke Seite und zieht sie hoch. Erneuter Anflug. Wieder rasselt sein MG los.

Er möchte aufjubeln vor Freude, aber plötzlich spürt er Einschläge in seiner Maschine.

Verdammt, das hätte leicht schiefgehen können, denn von der rechten Seite her wird er von drei Feindmaschinen zugleich beschossen. Die Farman zeigt eine schwarze Rauchfahne, und plötzlich schlagen Flammen aus ihrem Motor und fressen sich rasch nach hinten.

Udet drückt den Knüppel nach vorn und dreht im Abschwung nach unten weg. Zwei Caudrons hinter ihm her.

Dicht vor seiner Propellernase saust die große Farman an ihm vorbei in die Tiefe. Udet sieht, wie zwei Gestalten aus der stürzenden Maschine fallen. Im Augenblick fühlt er kein Mitleid, denn die Freude über den errungenen Sieg ist zu gewaltig. Es bleibt ihm auch nicht viel Zeit zum Nachdenken; denn die zwei Feindmaschinen sitzen ihm immer noch gefährlich nahe im Rücken. Kurz entschlossen schiebt er das Gas bis zum Anschlag durch, drückt die Maschine weiter nach unten und springt über ein Wäldchen, schlängelt sich längs einer Pappelallee entlang und zieht eine große flache Kurve.

Gottlob, die beiden Feindjäger hat er abschütteln können; aber er muß zusehen, daß er rasch wieder an Höhe gewinnt, denn in Erdnähe ist ein Jäger hilflos. Steil zieht er seine Fokker nach oben und staunt, denn über ihm rasselt und kracht es unaufhörlich. Vom Flugplatz Habsheim ist anscheinend alles aufgestiegen, was fliegen kann. Das französische Geschwader flieht in völliger Auflösung nach Westen. Udet schätzt die Entfernung ab, ob es sich lohnt, hinterher zu fliegen; aber der Abstand ist schon zu groß geworden, er käme dann zu weit ins feindliche Hinterland und wäre auch zu schnell eine Beute vieler Feindjäger. Auch ein Blick auf die Benzinuhr rät ihm, so schnell wie möglich den eigenen Platz anzufliegen; denn der Zeiger der Benzinuhr sinkt rasch, eigentlich viel zu rasch. Ob er einen Treffer in den Benzintank bekommen hat?

Udet kurvt ein und drückt die Maschine, gleichzeitig drosselt er den Motor etwas, um Sprit zu sparen. Aber der Zeiger sinkt weiter. Er schätzt die Entfernung nach Habsheim ab und hofft, den Platz noch erreichen zu können.

Auf einmal sieht er, wie der Zeiger der Benzinuhr stehenbleibt, und plötzlich kommt ihm die Erkenntnis, daß der Tank in der Mitte durchschossen sein und der Benzinspiegel jetzt unterhalb des Loches liegen muß.

Er schaut in die Runde, da, noch ein einzelner Caudron, der auf dem Rückflug ist.

Udet schiebt wieder Vollgas hinein und kurvt hinter ihm her. Der feindliche

Flugzeugführer hat ihn bemerkt und versucht, ihn durch wilde Kurbelei abzuschütteln, aber es gelingt ihm nicht. Unaufhaltsam schiebt sich Udet näher an ihn heran und jagt ihm auf fünfzig Meter Entfernung die erste Salve in den Leib. Der rechte Motor bleibt stehen, und das feindliche Flugzeug verliert sofort an Höhe.

Udet zieht eine enge Schleife und greift ihn von links erneut an. Aber nichts geschieht, sein Maschinengewehr schweigt. Ladehemmung.

„So ein verdammter Mist!" schimpft er, aber alles Geschimpfe hilft nichts, sein MG hat eben Hemmung. Mißmutig sieht er das feindliche Flugzeug über den französischen Linien verschwinden.

Es wäre auch zu schön gewesen an einem Tag gleich zwei Gegner zur Strecke zu bringen. In sanfter Rechtskurve fliegt er ab und hat in wenigen Minuten den eigenen Flugplatz erreicht. Gerade, als er seine Dreipunktlandung hingesetzt hat, macht der Propeller noch drei matte Umdrehungen und bleibt dann gänzlich stehen. Durch die wilde Kurbelei zuletzt muß weiterer Treibstoff ausgelaufen sein, und er hat buchstäblich mit dem letzten Tropfen Sprit den Flugplatz erreicht.

Vor den Baracken steht der Kommandeur, Hauptmann Mackenthun, und beobachtet mit seinem Fernglas die einfliegenden Maschinen. In seinem Gesicht zuckt kein Muskel. Starr blickt er auf Udet, der jetzt vor ihm steht und meldet:

„Vizefeldwebel Udet vom Feindflug zurück. — Eine Feindmaschine, zweisitzige Farman abgeschossen und einen Caudron lahmgeschossen, mußte wegen Ladehemmung und Spritverlust das Gefecht abbrechen."

Immer noch blickt der Kommandeur den Vizefeldwebel wie versteinert an. Endlich sagt er, ohne auf Udets Meldung einzugehen:

„Unser Großflugzeug mit Leutnant Kurth als Flugzeugführer ist über dem Kanal abgestürzt."

Udet weiß, daß Leutnant Kurth der beste Freund des Kommandeurs war. Er salutiert, dreht sich auf dem Absatz herum und geht in seine Unterkunft.

Abends im Kasino wird das Ereignis des vergangenen Tages besprochen. In die Freude über die Siege — im ganzen wurden sechs feindliche Flugzeuge diesseits der eigenen Linien abgeschossen — mischt sich die Trauer über die eigenen Verluste. Außer Leutnant Kurth fehlen noch die Leutnante Hopffgarten und Wallat. Sie waren die Besatzung des Großflugzeugs, das über dem Rhone-Kanal abgestürzt ist. Sie hatten eine Farman angegriffen, wurden von dieser gerammt und stürzten mit der Feindmaschine zusammen ab.

Udets Augen blicken hell und freundlich in das Licht des Kasinos. Er freut sich über seinen ersten Luftsieg.

Nur Glinkermann, der ewig stille Glinkermann schweigt, und als er endlich den Mund auftut, sagt er nur:

„Auch um unsere Gegner weinen Angehörige."

„Prost!" sagt Udet trocken und stößt mit Weingärtner an, daß der Klang der Gläser sekundenlang im Raum schwebt.

„Sauft nicht so viel!" sagt Leutnant Pfälzer und schiebt sich dazwischen, „denkt an morgen! Morgen ist auch noch ein Tag, und mit schwerem Kopf zu

fliegen, ist zu gefährlich. Die Reaktion läßt nach übermäßigem Alkoholgenuß sehr schnell nach."

„Ach nee", erwidert Weingärtner bissig, „ich hatte noch keine Ahnung, daß du unter die Antialkoholiker gegangen bist."

„Nein, mein Bester, ich trinke mäßig, aber regelmäßig."

Pfälzer will sich abwenden, aber Weingärtner hält ihn am Ärmel fest.

„Ich weiß, das sieht man an deinem Bauch, er hat sich zu einem richtigen Bierfriedhof entwickelt."

Pour le mérite

Es gießt in Strömen. Der Himmel scheint sämtliche Schleusen geöffnet zu haben. Der Erdboden ist aufgeweicht, bei jedem Schritt versinkt man bis zu den Knöcheln in dem zähen, schlammigen Brei. Häuser, Bäume und Sträucher sind hinter der Regenwand nur noch undeutlich zu erkennen. Durch alle Kleidung, ja selbst durch die Lederjacken dringt der Regen. Außerdem ist es ziemlich kalt geworden. Aber trotzdem schlagen Mechaniker und Flugzeugführer irgendwo an der Straße nach Le Château ihre Flugzeugzeltpflöcke ein. Nach jedem Schlag steigt ein ellenlanger Fluch in den verregneten Himmel.

„Es ist zum Kotzen, Herr Major."

Udet grinst seine Monteure an.

„Wieso Major? Das hat noch eine gute Weile Zeit, meine Herren."

„Na schön", meint der eine Monteur lakonisch, „dann sagen wir eben, es ist zum Kotzen, Herr Oberleutnant."

Und wieder holt er zu neuem Schlag aus, verfehlt aber den Zeltpflock und schlägt mit dem Hammer in den durchweichten Erdboden, daß das Wasser weit umherspritzt.

„Du alte Drecksau!" brüllt Udet, aber der Mechaniker sieht seinen Chef nur lachend an, während der andere sagt:

„Da müßten Herr Oberleutnant aber mal selbst in den Spiegel schauen."

„Egal", Udet wischt sich mit dem Ärmel seiner Lederjacke übers Gesicht und verschmiert es damit noch viel mehr.

Oben an der Straße hält ein Personenkraftwagen, aber keiner der arbeitenden Männer schaut sich danach um; denn zu viele Autos fahren und halten hier an dieser großen Straße.

Erst der Ruf: „Hallo!" läßt Udet aufsehen.

Vor ihm steht ein schlanker Offizier.

‚Richthofen', schießt es Udet blitzartig durch den Kopf.

„Herr Rittmeister?"

„'n Tag, Udet! Wie geht's?"

„Danke, Herr Rittmeister."

Richthofen schüttelt sich, der Regen rinnt von seiner Mütze in wahren Sturzbächen herunter. Sein ernstes Gesicht ist naß, nur seine großen Augen blicken unverwandt auf Udet.

„Wieviel haben Sie eigentlich schon vom Himmel geholt, Udet?"

„Zwanzig anerkannte Abschüsse, Herr Rittmeister."

„Haben Sie Lust, zu mir zu kommen?"

Udet ist einen Augenblick sprachlos und erstaunt. Er weiß, was ihm der Rittmeister da eben angeboten hat. Er soll zum Jagdgeschwader Richthofen.

„Jawohl, Herr Rittmeister, sehr gern."

„Na, dann wollen wir mal sehen, was sich machen läßt. Wiedersehen, Udet!"

„Auf Wiedersehen, Herr Rittmeister!"

„Junge, Junge", sagt der eine Monteur halblaut, „das ist ein Kerl, der Rittmeister."

„Ja, es gibt eben nur einen Richthofen."

Zwei Tage später ist Udet beim Richthofengeschwader. Zwei Stunden nach seinem Eintreffen startet er bereits unter der Führung des Rittmeisters mit der Jagdstaffel 11 zum Feindflug. Es ist eine Marotte des Rittmeisters, jeden Neuen persönlich zu erproben.

Udet fliegt zum ersten Male den Fokker-Dreidecker. Er ist begeistert von dieser Maschine und fliegt am Schluß des Staffelkeils. In etwa achthundert Meter Höhe überfliegen sie das zerschossene Trichtergelände. Über dem zweiten englischen Graben hängt, dicht an die Wolken gepreßt, ein englischer Artilleriebeobachter.

Udet nickt Scholtz zu und kurvt auf den Beobachter ein, der ruhig weiter seine Kreise zieht.

Udet fliegt ihn von unten her an, zieht seine Maschine plötzlich hoch und greift den Tommy von vorn an. Seine beiden Maschinengewehre hämmern los. Der Tommy schluckt beide Garben, schwankt einen Augenblick und stürzt dann brennend wie ein Pfeil in die Tiefe.

Udet umfliegt einmal seine Absturzstelle und braust dann der eigenen Staffel hinterher.

Er freut sich, als der Rittmeister ihm zuwinkt.

Die Staffel fliegt weiter nach Westen, und unten auf der Straße marschieren endlose Kolonnen. Wie riesige Raubvögel stoßen die Dreidecker herunter und beschießen die Kolonnen. In knapp zehn Meter Höhe wird die Straße überflogen. Die Maschinengewehre bellen, und die Motoren dröhnen. Die Tommies da unten scheinen vor Entsetzen gelähmt zu sein, sie fliehen nach allen Seiten, aber die meisten fallen im Kugelregen der 11. Staffel. Am Ende der langen Kolonne wendet der Rittmeister, und nochmals braust die wilde Jagd die Straße entlang.

Langsam steigt der Rittmeister, und die anderen folgen ihm, um in achthundert Meter Höhe den Rückflug anzutreten.

Udet landet als Letzter. Richthofen erwartet ihn.

„Udet, Sie übernehmen gleich die elfte Staffel."

„Jawohl, Herr Rittmeister", ist alles, was Udet im Augenblick hervorbringen kann. Daß er eine Staffel bekommen würde, hatte er gewußt, denn er war ja schon lange Führer der Jagdstaffel 37 gewesen; aber daß es in dieser kurzen Form geschah, verblüfft ihn einigermaßen.

Sie laufen hinüber ins Kasino. Richthofen lehnt sich an den hohen Tisch und liest in einer eben eingetroffenen Meldung. Lachend wendet er sich an seine Männer.

„Meine Herren, morgen bekommen wir Gäste, einige Herren des Reichstags geben uns die Ehre ihres Besuches."

„Das gibt wieder eine Mordsgaudi", sagt einer der Flugzeugführer trocken.

„Aber bitte", wirft Richthofen dazwischen, „treiben Sie es mit den Herren nicht allzu arg."

Der Geschwaderadjutant wird mit einer großen Tasche voller Bilder des Rittmeisters losgejagt, um dafür bei den Proviantämtern Verpflegung einzuhandeln. Die Bilder des Rittmeisters tragen alle eine Widmung: „Meinem lieben Kampfgenossen!" und stehen bei den Soldaten der Proviantämter hoch im Kurs; denn wenn man mit solch einem Bild nach Hause kommt, wird die ganze Kleinstadt ehrfürchtig schweigen müssen.

Und anderntags sind die Reichstagsabgeordneten da. Mehrere würdige Männer mit Backenbärten, Schoßröcken und weißen Haaren, auf denen würdige steife Hüte thronen. Sie sind begeistert von dem Leben der Flieger und ergehen sich in stundenlangen schwungvollen Reden. Sie schwatzen von Heldentum und eherner Treue und begeistern sich an ihren eigenen abgedroschenen Lobeshymnen.

Gegen acht Uhr abends gehen alle leicht schwankend ins Bett. Eine Wellblechbaracke wurde für sie geräumt und etwas hergerichtet.

Die Piloten warten, bis sie annehmen können, daß diese Heimatkrieger eingeschlafen sind.

Leutnant Wolff grinst, organisiert sich eine Leiter, nimmt seine Leuchtpistole und klettert auf das Dach der Baracke. Gleich darauf ist im Innern der Baracke der Teufel los. Dumpfe Detonationen lösen sich mit gefährlich anzuhörendem Prasseln ab, und gleich darauf stürzen mit wildem Geschrei mehrere mit Nachthemden bekleidete Gestalten ins Freie.

„Los, zurück in die Baracken!" schreit Udet, „Fliegerangriff der Engländer."

Die weißen Gestalten machen kehrt und verschwinden wieder in der Baracke.

Anderntags sind die Herren verschwunden, ohne sich von irgendeinem verabschiedet zu haben.

*

Dicht neben dem Feldlazarett landet Udet, klettert aus seiner Maschine und geht zu dem großen Zelt, in dem ein dicker Stabsarzt beim Schein einiger Karbidlampen arbeitet.

„Herr Doktor, Sie haben den englischen Flieger hier bei sich?"

Der Arzt schaut über die Gläser seiner randlosen Brille und nickt. Mit einem Skalpell deutet er auf einen Instrumententisch.

„Ja, dort liegt seine Brieftasche."

Udet blättert darin herum, eine Visitenkarte fällt ihm entgegen, ein Militärausweis, beides auf den Namen ‚Leutnant C. R. Maasdorp, Ontario RFC 47'. Dann noch ein paar vergilbte Fotos, zumeist eine alte Frau zeigend, und ein

Brief. Udet liest: „Du mußt immer gut aufpassen, damit Du nicht abstürzt oder gar abgeschossen wirst, und denk doch auch ein wenig an den Vater und an mich . . ."

Udet beißt die Zähne zusammen, er darf nicht daran denken, daß auch diese Mutter um ihren Sohn weinen muß.

Der Arzt hat ihn anscheinend beobachtet. Leise, mehr zu sich selbst, sagt er, während er sich die Brille auf die Stirn schiebt und sich die müden Augen mit einem Tuch auswischt:

„Das ist der Krieg, wir haben keine Zeit, uns menschlichen Gefühlen hinzugeben."

„Ja, Sie haben recht. Wiedersehen, Doktor!"

„Wiedersehen!"

Udet klettert in seine Maschine, startet und fliegt zurück. Die Ohrenschmerzen — seit Wochen hat er schon damit zu tun — peinigen ihn heute besonders stark. Er läuft über den Platz und sucht den Sanitäter auf.

Der schüttelt bedenklich den Kopf.

„Das ganze Ohr ist vereitert, Herr Oberleutnant!"

„Und was nun?"

Udet ist im Augenblick ratlos.

„Da werden wohl Herr Oberleutnant zum Arzt müssen, ich kann Ihnen da nicht helfen."

„Was ist los?"

Richthofen hat die Revierstube betreten.

Mit wenigen Worten erklärt Udet sein Mißgeschick.

„Da gibt's weiter nichts wie ab ins Lazarett, oder zumindest auf Urlaub mit ärztlicher Behandlung."

„Aber, Herr Rittmeister, ich kann doch jetzt nicht die Staffel verlassen, es geht auch bestimmt hier vorüber."

„Nein, Udet, das kommt nicht in Frage; ich ehre Ihren Standpunkt, aber hier draußen müssen Sie gesund sein, verstanden?"

„Jawohl, Herr Rittmeister."

„Also dann fahren Sie morgen früh und lassen sich auskurieren."

*

Udet ist enttäuscht von der Heimat. Die Menschen sind ihm fremd geworden, ihre Gesichter sind von Entbehrungen gezeichnet, und ihren Augen fehlt der alte frohe Glanz. Alles wirkt so tot und so leer.

Er läuft durch die Straßen seiner Kindheit und findet keine vertrauten Gesichter mehr. Seine Schulkollegen stehen gleich ihm an irgendeiner Front oder sind schon gefallen. Wer weiß das alles. Er beschließt, zuerst den Arzt anzurufen, tut das auch und wird gleich zu ihm bestellt.

Der Arzt, ein alter Vertrauter der Familie Udet, schüttelt nach der Untersuchung bedenklich den Kopf.

„Na, junger Mann, mit der Fliegerei ist es nun wohl aus?"

Udet erschrickt.

„Herr Doktor, ich denke gar nicht daran, das Fliegen aufzugeben."

„Tja — aber das ganze Mittelohr ist vereitert, mein Bester, da hilft nun mal kein Lamentieren; aber wir wollen mal sehen, wie wir die Sache wieder hinbiegen können."

Udet geht. Der Gedanke, einmal nicht mehr fliegen zu dürfen, hat ihn ratlos gemacht, und er beschließt, alle Anordnungen, die auf ein Flugverbot hinzielen, nicht zu beachten.

Die Begrüßung im Elternhaus ist herzlich und voll Wärme. Abends besucht Udet seine Freundin, Lo genannt, und feiert mit ihr Wiedersehen.

So vergehen die Tage bei Sauerkraut und Weißwürsten, bei Stammtischreden und bei nächtlichen Spaziergängen zu zweit. Die Mutter ist rührend besorgt, und der Vater zeigt sich sehr kameradschaftlich. Lo ist sehr lieb, sie blüht förmlich auf, wie vom Atem des jungen Lebens umhaucht, und es gibt sehr viele Augenblicke, wo Udets Herz bei ihrem Anblick schneller schlägt.

Eines Nachts, er hat Lo gerade heimgebracht, ist er erstaunt, die Eltern und die Schwester noch wach vorzufinden.

Die Mutter hält ein Telegramm in Händen, und ihre Augen schimmern verdächtig feucht.

„Erni, Junge, du hast den Pour le mérite bekommen."

Udet freut sich wirklich, obwohl der Pour le mérite nicht überraschend kommt, denn er wird bei einer bestimmten Zahl von Abschüssen fällig.

„Mutter", sagt er leise, „würdet ihr sehr böse sein, wenn ich morgen wieder an die Front fahre?"

„Nein, mein Junge."

Die Augen der Mutter füllen sich mit Tränen, aber mehr sagt sie nicht.

„Ich werde morgen vormittag noch einiges erledigen, am Nachmittag fahre ich dann."

„Und Lo, Erni?"

Udet zuckt die Schultern. „Mutter, die Kameraden draußen, jeder einzelne wird doch gebraucht."

Die Nacht senkt sich über die Stadt. Dumpf dröhnt der Glockenschlag von der nahen Kirche herüber, und als sich der junge Tag über die Dächer schiebt, geht Ernst Udet noch einmal durch die altvertrauten Gassen und Straßen seiner Heimatstadt. Am Theater steht eine Menschenmenge schweigend vor einem Maueranschlag.

Udet schiebt sich näher, und die Männer und Frauen machen bereitwilligst Platz, als sie den Fliegeroffizier mit dem Pour le mérite sehen.

Er liest und ist erschüttert, denn mit dicken, schwarzen Lettern steht dort geschrieben:

Rittmeister, Manfred Freiherr von Richthofen ist vom Feindflug nicht zurückgekehrt ... Die Nachforschungen verliefen bisher ergebnislos ...

Der Oberleutnant Udet vergißt einen Augenblick, daß er Uniform trägt, denn er wischt sich zweimal mit dem Handrücken über die Augen, und als er sich umwendet, machen ihm die Menschen schweigend Platz.

„Das ist also die berühmte Flamingo?"

Die Herren von Amerikas Sportpresse sehen etwas skeptisch und zweifelnd auf Udets Sportmaschine. Sie geben sich in ihren weit geschnittenen Sportanzügen äußerst salopp. Sie tun so, als verständen sie unheimlich viel von der Fliegerei, und dabei spricht aus jedem ihrer Worte ihre große Unkenntnis.

Udet grinst die Herren an. Sie sind allesamt mindestens einen ganzen Kopf größer als er, aber er selbst bleibt der Überlegene. Sie können ihn mit keiner Frage in die Enge treiben.

Einer fragt:

„Der Apparat ist aber schon sehr alt, Mr. Udet?"

„Acht Jahre", erwidert Udet trocken und schiebt beide Hände in die Hosentaschen, „dafür kenne ich die Maschine aber auch bis zum letzten Niet."

„Etwas schwach auf der Brust, wie?"

Der eine Reporter spielt auf die hundert PS in Udets Maschine an.

„Sie tut's aber!"

„Hoffentlich erleben Sie keine Enttäuschung, Mr. Udet?"

Der Reporter mit der Brille deutet auf die Maschinen der anderen Nationen, die an diesem Meeting teilnehmen.

„Wir werden sehen."

Udet nickt den Herren, die sich sehr höflich verabschieden, denn sie wollen einen ausländischen Gast der National Air Races nicht beleidigen, sehr gönnerhaft nach.

Er bleibt dann noch eine Weile neben seiner Maschine stehen und schaut den Fliegern der anderen Nationen beim Training zu. Er weiß sehr gut, daß es sehr schwer sein wird, gegen diese Konkurrenz auch nur einen kleinen Erfolg herauszufliegen. Er schaut einer starkpferdigen Rennmaschine nach, die mit donnerndem Motor den Platz immer wieder umrundet. Als sie wieder über den heute noch leeren Tribünen wenden will, zischt plötzlich eine Benzinfahne auf, und gleich darauf brennt die Maschine. Der Pilot reagiert mit unheimlicher Geistesgegenwart, dreht seine brennende Maschine auf den Rücken, zieht sie noch einmal steil nach oben und läßt sich dann einfach herausfallen. In hundert Meter Höhe öffnet sich sein Fallschirm, und kaum zehn Meter von Udet entfernt kommt er zu Boden.

„Was ist mit der Maschine?"

Seine Frage ist an Udet gerichtet, und Udet schüttelt den Kopf.

„Auf freiem Feld aufgeschlagen."

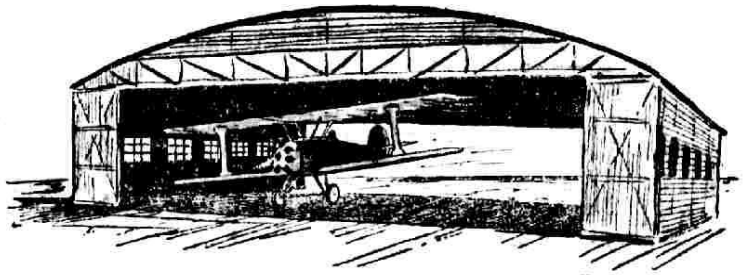
„Also kein Unglück passiert?"

„Nein."

„Das ist gut."

Mit unheimlicher Gelassenheit zündet der Pilot sich eine Zigarette an, und die Hand, die das Streichholz hält, zittert nicht einmal.

Die nächsten Tage vergehen rasch. Udet kann sich vor Einladungen kaum retten.



Und dann kommt der große Tag, der die Nationale Flugwoche Amerikas eröffnet.

Udet spricht mit seinen Monteuren.

„Es wird nicht leicht sein, Kinder; schaut euch diese Burschen an, sie drehen einen Looping nach dem andern und schrauben sich senkrecht in den Himmel hinein."

Die Monteure schweigen; sie wissen, was Udet kann, und er wird hier sicherlich die Menge wieder zu überraschen wissen.

Oben braust ein Schwarm Armeeflieger heran, und mehr als fünfzig Körper springen aus den Maschinen. Ihre Schirme öffnen sich und schweben wie große, weiße Wattebäusche fast gleichzeitig zur Erde.

Aus den Lautsprechern schmettert Marschmusik. „Alte Kameraden", von einer amerikanischen Militärkapelle gespielt, klingt auf.

„Donnerwetter, Chef", sagt einer der Monteure zu Udet, „das ist doch immerhin allerhand und furchtbar anständig."

„Ja."

Udet ist einsilbig geworden.

Schlagartig bricht die Musik ab, und eine Stimme dröhnt durch den Lautsprecher über das weite Feld.

„Major Ernst Udet, Germany!"

„Ich habe denen schon oft gesagt, daß ich nur Oberleutnant bin, aber Oberleutnant ist ihnen anscheinend zu wenig. Ist ja auch wurst."

Udet klettert in seine Maschine, er ist sehr ruhig, und er weiß auch, daß es nur noch die Möglichkeit gibt, durch Bodenflüge etwas herauszuschinden. Er schaut nach vorn, die beiden Flaggen senken sich.

Start frei!

Die hundert PS der Flamingo dröhnen auf, schwächer zwar als die seiner Konkurrenten, aber trotzdem eigenwillig und selbstbewußt. Schon bei fünfzig Meter Höhe wendet Udet die Maschine scharf und fliegt zurück. Sein Fahrgestell ist kaum Handbreit höher als die Köpfe der Zuschauer auf den Tribünen, die ängstlich die Köpfe einziehen. Am andern Ende des Platzes dreht er eine halbe Rolle, legt sich auf den Rücken und reißt mit der Hand ein kleines amerikanisches Fähnchen aus dem Erdboden.

Die Zuschauer auf den Tribünen rasen.

Im Rückenflug wendet Udet und läßt die eine Tragfläche auf dem Boden schleifen, so daß der Staub in dichten Wolken aufwirbelt.

Wieder eine Rolle rechts. Udet zieht den Steuerknüppel zurück und stürmt hoch, setzt zum Looping an, und als er die höchste Stelle erreicht hat, schaltet er die Zündung aus und dreht den Looping mit stehender Latte zu Ende.

Die Verspannungen singen, und die Tragflächen vibrieren. Udet hört deutlich den donnernden Applaus von den Zuschauertribünen herüberschallen. Zündung rein und Vollgas. Er dreht in enger Steilkurve nach links ab und rast genau auf die Zuschauer zu. Kurz vor den Bänken reißt er die Maschine hoch und dröhnt über die Menschenmassen hinweg. In hohem Bogen wirft er das kleine Sternenbanner über Bord.

Zum Schluß fliegt er im Tiefstflug über den Platz, rast durch eine an beiden Seiten offene Flugzeughalle und macht eine Tellerlandung genau auf dem Platz, von dem er gestartet ist.

Rasch stellt er die Zündung und die Benzinzufuhr ab und springt aus der Maschine.

Nicht endenwollender Jubel und Beifall umbranden ihn. Die Menschen springen auf, klettern auf die Sitzbänke und werfen voller Begeisterung ihre weißen Panamahüte in die Luft. Arme und Tücher werden geschwenkt, und aus einzelnen Trompeten, Autohörnern und Motorradhupen ertönt ein schreckliches Beifallskonzert, Pfiffe der Begeisterung schrillen über den Platz.

Ehe Udet sich umsehen kann, wird er von den noch gestern so skeptischen Reportern auf die Schultern gehoben und zum Mikrofon getragen.

Dort steht Amerikas erfolgreichster Kriegsflieger: Colonel Rickenbacker, der vierundzwanzig Abschüsse für sich verbuchen konnte. Er streckt Udet die Hand entgegen, und die beiden Männer sehen sich an.

Im Lautsprecher ertönt das Deutschlandlied, und die begeisterte Menge erhebt sich jetzt schweigend von ihren Sitzen.

Udet nimmt seine Mütze ab und schweigt ebenfalls ergriffen. Er hat nicht für sich, er hat für das Vaterland gesiegt. Immer, und so auch heute ... fliegt er für Deutschland.

Die Musik verstummt.

„Wir sind uns über den Schlachtfeldern Frankreichs mehr als einmal begegnet", sagt Rickenbacker, „aber heute reichen wir uns zum ersten Male die Hand und beweisen damit, daß aus einstigen Gegnern Freunde werden können."

Colonel Rickenbacker beugt sich an Udets Ohr, so daß seine Worte nicht ins Mikrofon tönen.

„Ich habe noch eine Überraschung für Sie, Mr. Udet." Er deutet mit dem Zeigefinger über Udets Schulter. „Da kommt die Überraschung."

Udet dreht sich um seine eigene Achse.

„Leutnant Wannemaker", stammelt er verlegen.

„Ja", tönt es in tiefem Baß zurück, „derselbe Leutnant Wannemaker, den Sie im Juli 1918 von Frankreichs Himmel geholt hatten!"

In Udet steigt in Sekundenschnelle die Erinnerung auf. Es war in der Frühe des zweiten Juli 1918. Irgendwo schoß in der Nähe deutsche Flak. Er sprang aus dem Bett und stürzte ans Fenster. Draußen lief schon der Monteur Behrends über den Flugplatz.

Udet riß die Pelzkombination vom Garderobenhaken, zog sie kurz entschlossen über seinen Schlafanzug und stürmte zu seiner Maschine. Der Motor der Fokker lief schon. Behrends half Udet beim Einsteigen. Gas rein, Vollgas, und ab gings wie die wilde Jagd. Rasch stieg Udet auf dreitausend Meter. Es war bitterlich kalt. Bald erkannte er, daß sich ein ganzes Nieuport-Geschwader gegen sieben deutsche Fokker gewandt hatte. Es war eine wilde Kurbelei.

Löwenhardts gelbe Fokker leuchtete aus allen Maschinen heraus, als er einer Feindmaschine im Nacken saß. Aber gefährlich dicht hinter Löwenhardt saß eine andere Nieuport. In der hartnäckigen Verfolgung seines Gegners schien Löwenhardt den Gegner im Nacken noch nicht bemerkt zu haben.

Udet legte seine Fokker in die Kurve und raste der zweiten Feindmaschine nach, um Löwenhardt zu entlasten. Ein Glück für Udet war es, daß der Pilot vor ihm von seiner Anwesenheit ebenfalls keine Ahnung hatte. Udet setzte sich in Schußposition und knallte ihm eine Garbe in den Motor.

Er zog sofort eine Rauchwolke, begann zu trudeln, fing sich wieder und glitt mit stehendem Propeller der Erde zu. Bei der Landung machte er noch ziemlich Kleinholz.

Kurz entschlossen landete Udet dicht neben dem Amerikaner, kletterte aus seiner Kiste und half dem amerikanischen Flieger aus seiner zerstörten Kiste heraus.

Das war Wannemaker, der jetzt vor ihm steht und sagt:

„Wissen Sie noch, Udet — damals im Juli achtzehn?"

„Ich dachte eben daran", bekennt Udet offen.

Wieder schütteln sie sich die Hände — Feinde von damals — Freunde heute.

Und der Beifall bricht wieder los. Fairneß, das ist oberstes Gebot aller sportbegeisterten Amerikaner.

Mit einem Schlag ist Udet der gefeierte Held des Tages in Amerika geworden.

Die Filmschauspielerin Mary Pickford besucht ihn im Hotel und diskutiert mit ihm lebhaft über Flugakrobatik.

Sie lächelt Udet vielsagend an.

„Sie sind sehr waghalsig, Mr. Udet?"

„Nein, aber ich beherrsche meine Maschine nundertprozentig", erwidert Udet, „das ist das ganze Geheimnis meiner Fliegerei. Man muß mit seinem Apparat verwachsen sein."

„Ich habe gesehen, wie Sie mit dem Tragflächenende den Boden berührt haben, Mr. Udet, das darf Ihnen sicherlich nicht noch einmal passieren, nicht wahr?"

Udet zeigt sein schon sprichwörtlich gewordenes Grinsen.

„Das geschah durchaus mit Absicht, gnädige Frau!"

„Das kann ich nicht glauben, Mr. Udet."

Deutlicher Zweifel schwingt in ihrer Stimme mit.

„Doch, bestimmt, es ist nicht das erste Mal, daß ich so etwas wage."

„Das glaube ich nicht, ich gehe jede Wette ein, daß Ihnen das nicht noch einmal gelingt."

Udet erhebt sich, geht auf die Filmschauspielerin zu und streckt ihr seine rechte Hand entgegen.

„Top, die Wette gilt! Um was geht es, wenn ich fragen darf?"

„Um eine Kiste deutschen Sekt, Mr. Udet."

„Die Wette gilt, gnädige Frau. Haben Sie eine Stunde Zeit für das Kunststück?"

„Gewiß, Mr. Udet."

„Haben Sie Ihren Wagen draußen?"

„Gut", Mary Pickford erhebt sich, „fahren wir zum Flugplatz!"

Auf dem Flugplatz herrscht sonntägliche Ruhe.

Udet untersucht flüchtig seine Maschine und stellt fest, daß sie aufgetankt und auch sonst in Ordnung ist. Er deutet hinüber zu den Tribünen.

„Sie schauen sich die Sache am besten von dort drüben an, nicht wahr?"

Die Filmschauspielerin nickt zum Zeichen ihres Einverständnisses und will gehen; doch Udet berührt leicht ihren Arm.

„Darf ich noch um Ihr Taschentuch bitten? Ich werde es mit der Flügelspitze vom Boden aufheben."

Mary Pickford wird blaß.

„Mr. Udet, Sie sollen meinetwegen und vor allen Dingen dieser blödsinnigen Wette wegen nicht mit Ihrem Leben spielen."

Ein feines Lächeln umspielt Udets Mund.

„Die Wette gilt, gnädige Frau, und mit meinem Leben spiele ich nicht. Gewiß, ich gebe zu, daß die Gefahr mich immer reizt; aber was wäre das Leben ohne Gefahr, ohne Abenteuer? Langweilig und fade. — Darf ich Ihr Taschentuch haben?"

Zögernd reicht die Filmschauspielerin schließlich ihr Taschentuch dem deutschen Flieger.

Udet nimmt es und läuft hinüber zur Mitte des Platzes vor den Tribünen.

Dann klettert er eilig in seine Maschine, läßt den Propeller seiner Flamingo anwerfen, rollt kurz an und schwingt sich nach einem eleganten Kavalierstart hinauf in den strahlend blauen Sommerhimmel. Am Ende des Flugplatzes kurvt er ein und drückt seine Maschine tiefer. Deutlich sieht er die schöne Frau auf der Tribüne stehen.

Sie winkt, und grüßend hebt Udet die Hand.

Da, vor ihm, noch zweihundert Meter werden es sein, liegt das Taschentuch.

Udet legt seine Maschine auf die linke Seite, kneift ein Auge zu und visiert das weiße Tuch an. Das Spiel mit dem Steuerknüppel ist zu einem Millimeterspiel geworden, aber zugleich auch zu einem Spiel zwischen Leben und Tod.

Er legt seine Maschine noch etwas mehr auf die Seite. Jetzt dürfte es stimmen, das Taschentuch liegt vor ihm — noch wenige Meter — noch wenige Zentimeter, feiner Staub wirbelt auf, und das Tragflächenende hat das Taschentuch erfaßt.

Udet fliegt ganz sacht weiter, richtet vorsichtig seine Flamingo auf, kurvt über der Tribüne ein, legt die Maschine genau über Mary Pickford auf die Seite und wirft ihr das Taschentuch direkt vor die Füße. Nach weit ausholender Kurve setzt er zur Landung an, läßt die Maschine vor der Zuschauertribüne

ausrollen, springt aus dem Sitz, schwingt sich über den eisernen Zaun, der die Tribüne vom Rollfeld trennt, und steht vor der lachenden und immer wieder den Kopf schüttelnden Frau.

„Udet, Sie sind ein Teufelskerl!"

„Danke, danke, aber meine Wette habe ich wohl gewonnen, gnädige Frau?"

„Sicher, aber Sie müssen mir versprechen, den Sekt bei und mit mir zu trinken."

„Ich wüßte nichts Angenehmeres."

*

„Mr. Udet, ein Herr, ich glaube, er ist der Generalvertreter einer Automobilfabrik, möchte Sie sprechen."

Udet wehrt entsetzt ab.

„Danke vielmals, aber ich kann mir kein Auto leisten, dazu langt es bei mir nicht."

„Verzeihung, Mr. Udet, aber der Herr möchte Ihnen kein Auto verkaufen, sondern er möchte mit Ihnen ein Geschäft abschließen."

„Mit mir ein Geschäft abschließen?"

Udet ist ehrlich erstaunt.

„Ja, so sagte er mir jedenfalls."

„Na schön, ich lasse bitten."

Udet schaut auf die Tür, durch die ein schlanker Vierziger den Raum betritt. Nach einer vollendeten Verbeugung kommt er näher.

„Mr. Udet, wenn ich nicht irre."

„Stimmt, mein Name ist Ernst Udet."

„Mr. Udet, besitzen Sie schon ein Auto?"

„Ich? — Nein."

„Schauen Sie bitte aus dem Fenster, dieser Wagen gehört Ihnen."

Udet tritt an das große Fenster und schaut hinaus. Draußen vor dem Flugplatzgebäude steht ein schwerer, chromblitzender Wagen. Er wendet sich mißtrauisch um.

„Und was verlangen Sie als Gegenleistung von mir? Ich kann mir nicht denken, daß Sie mir den Wagen aus lauter Menschenfreundlichkeit oder aus persönlicher Sympathie schenken wollen?"

„Das natürlich nicht, aber wenn Sie mit Ihrer Maschine ein Taschentuch vom Verdeck dieses Wagens herunterholen, und Sie uns gestatten, diese Angelegenheit zu fotografieren und in der Presse auszuwerten, ist unser Geschäft abgeschlossen."

„Gut, der Handel gilt, aber dann sind Sie nicht Autovertreter, sondern ..."

„Propagandachef dieser Automobilfirma", vollendet der Gast.

„Geht in Ordnung, haben Sie Ihre Fotografen gleich mitgebracht?"

„Selbstverständlich, Mr. Udet."

Udet sagt:

„Gut, lassen Sie den Wagen auf das Rollfeld fahren!"

„Sofort."

Udet zieht sich gar nicht erst um. So, wie er dasteht, mit langer grauer Flanellhose, einreihigem Sportsakko, Krawatte und Hut geht er hinüber zu seiner Flamingo, klopft auf die Blechverkleidung des Motors und brummt:

„Du bringst mir schöne Werte mit nach Hause, alter Bock."

Der Motor wird angeworfen, und schon gibt Udet Gas und braust gegen den Wind los.

Zwei, drei Schleifen, denn immer, wenn er in der Luft ist, muß er das herrliche, freie Gefühl, zu fliegen, bis zur Neige auskosten. Er schaut nach unten, der schwarzlackierte Wagen steht günstig. Mitten auf dem Dach liegt das weiße Taschentuch. Udet legt die Maschine auf die Seite, verbessert die Lage kurz und hebt sauber und sicher das weiße Taschentuch vom Wagendach. Nach enger Steilkurve kommt er zurück und schaut nach unten.

Sie winken ab, also scheint die Aufnahme gelungen zu sein. Er drosselt den Motor und setzt zur Landung an.

„Na, meine Herren, hat es geklappt?"

Der Propagandachef weist auf drei seitwärts stehende Fotografen. „Ich habe aus Sicherheitsgründen gleich drei Aufnahmen machen lassen. Aber bitte, Mr. Udet, sollte wider Erwarten keins der drei Bilder etwas geworden sein, darf ich dann um eine Wiederholung bitten?"

Udet klopft dem Propagandachef jovial auf die Schulter.

„Sie dürfen, Geschäft ist Geschäft."

Und ehe er sich versieht, kommt schon der nächste Herr mit einem andern Geschäftsvorschlag.

„Meyer von der Paramount aus Hollywood, ich möchte Ihnen ein Geschäft vorschlagen, Mr. Udet."

‚Ein wenig zu sachlich, zu kühl, typisch amerikanisch', denkt Udet, fragt aber dann doch:

„Um was handelt es sich, Mr. Meyer?"

„Wir wollen einen Richthofen-Film drehen; wir benötigen einen technischen Berater dazu, außerdem einen Mann, der mit Richthofen persönlich bekannt war. Nun, Sie vereinigen beide Forderungen in einer Person, wir bieten Ihnen ..."

Udet hebt die Hand und unterbricht Mr. Meyer mit einem harten:

„Nein."

„Bitte?"

Mr. Meyer glaubt, falsch verstanden zu haben.

„Und warum nicht?"

„Richthofen war zu groß, als daß man mit seinem Leben und mit seinem Sterben Geschäfte machen könnte. Ich glaube und hoffe, daß Sie das verstehen, Mr. Meyer."

„Selbstverständlich; wir ehren Ihre Gefühle, Mr. Udet. So long!"

Eine knappe Verbeugung, und Mr. Meyer klettert in seinen Chevrolet, der gleich darauf aufbrummend mit ihm davonfährt.

„Schade um das schöne Geld!" sagt einer der Monteure trocken zu Udet.

„Aber ohne mich." Udet läßt die Monteure stehen und verschwindet.

Der Generaloberst

Langsam, mit den Händen in den Hosentaschen geht Udet im Zimmer auf und ab. Jedesmal, wenn er in den Schein der Schreibtischlampe kommt, leuchten die weißen, breiten Generalsstreifen an seinen Hosen hell auf. Udet geht lautlos; denn der dicke Teppich schluckt alle seine Schritte. Seine hohe Stirn wird von einigen tiefen Falten durchzogen.

Endlich bleibt er vor seinem Freund, einem Fliegerstabsingenieur, stehen und mustert ihn eindringlich.

„Ich weiß nicht mehr weiter — ich weiß nicht mehr, was noch werden soll, die ganze Planung, die ganze anlaufende Produktion ist durcheinandergeraten. Wir haben uns verkalkuliert. Die großen Erwartungen, die wir in die Ju 88 gesetzt hatten, haben sich nur zum Teil erfüllt. Übrigens das gleiche wie bei der Me 109, bei der sich anfängliche Stärke in Schwäche verwandelt hat."

Udet nimmt seine Wanderung wieder auf und verschränkt beide Arme vor seiner Brust.

Leise spricht er weiter:

„Und jetzt hat der ‚Eiserne' die He 177 als in Produktion gehend angekündigt. Es ist zum Aus-der-Haut-fahren. Ich habe die viermotorige He 177 erst vorgestern wieder geflogen. Sie ist noch lange nicht produktionsreif."

Der Fliegeringenieur hebt seine Augenbrauen.

„Ich habe aber gehört, daß schon einige hundert Zellen der He 177 fertig seien und nur auf den Einbau der Motoren warten?"

„Nun", sagt Udet langsam und bedächtig, „darauf werden sie aller Voraussicht auch noch einige weitere Jahre warten."

Der Ingenieur fragt leise:

„Siehst du nicht zu schwarz, Ernst?"

Udet sieht den Freund von der Seite her an.

„Nein", sagt er merkwürdig hart in die Stille des Raumes hinein, „ich sehe nicht schwarz, sondern alles sehr realistisch."

„Ich möchte diese sagenhafte und legendäre He 177 gern einmal sehen, Ernst, ließe sich das nicht machen?"

Udet schiebt den Ärmel seiner schmucklosen Fliegerbluse hoch, in dessen Halsausschnitt lediglich der blaue Stern des Pour le mérite und das Ritterkreuz hängen, und schaut auf seine Armbanduhr.

„Es ist jetzt vier Uhr morgens. Wir haben sowieso die ganze Nacht fruchtlose Gespräche geführt, da wäre es eigentlich gar nicht so übel, nachher nach Rechlin zu fahren. Wenn du willst, fliege ich mit dir sogar eine Runde in der He 177."

„Das wäre großartig."

Der Ingenieur ist ehrlich begeistert.

„Na warte nur ab, das dicke Ende kommt meistens nach."

Udet geht zum Telefon und wählt eine Nummer.

„Ja, hier Udet. — Den großen Wagen bitte um sechs. — Wie? — Ja, ja, mit Fahrer. — Gut. Schluß."

Dann geht er um den Schreibtisch herum und drückt auf einen Klingelknopf.

Dem eintretenden Mädchen gibt er die Frühstücksbestellung auf und entläßt sie wieder mit einer vagen Handbewegung.

„Hast du nichts zu trinken im Haus, Ernst?"

„Doch."

Ernst Udet entnimmt aus einem Wandschrank eine Flasche und zwei Gläser. Sorgsam gießt er den Wein ein und erhebt sein Glas.

„Auf unsere Freundschaft, und auf unsere alte Kameradschaft!"

„Auf dein Wohl, Erni!"

Der Ingenieur ist merkwürdig ernst geworden.

Der schwere Wagen rollt fast lautlos durch die verdunkelten Straßen der Reichshauptstadt. Es ist November und schon empfindlich kalt geworden. Unheimlich düster wirkende Ruinen strecken ihre kahlen Kamine und Brandmauern wie mahnende Finger in den sternenlosen Nachthimmel. Irgendwo erklingt der Schritt eines patrouillierenden Polizisten auf und wird durch das Radieren der Gummireifen in der nächsten Kurve verschluckt.

Udet lehnt in der einen Ecke des Wagens und sein Freund in der andern. Irgendwo erklingt die Glocke einer der ersten Straßenbahnen, und Udet schweigt immer noch.

Der Ingenieur betrachtet ihn verstohlen von der Seite. Er weiß, wie viele Gedanken sich sein Freund macht, er weiß aber auch, daß der Posten des Generalluftzeugmeisters nicht der Platz ist, an den man einen Mann vom Format eines Udet hinstellt. Udet war Flieger und nicht Planer; Udet war Kämpfer und nicht Bürosoldat. An die Spitze einer Luftflotte gestellt, hätte er unwahrscheinlich mehr geleistet. Aber so, wie die Dinge jetzt standen, führte er einen aussichtslosen Kampf mit allen.

Der Fahrer hatte die Ausfallstraße erreicht und beschleunigte seine Geschwindigkeit ganz erheblich.

Udet wurde hin und her gerüttelt. Er schien aus einer Erstarrung erwacht zu sein. Er beugte sich vor und klopfte an die Scheibe, die ihn vom Fahrer trennte.

„Sind wir bald da?"

„Jawohl, Herr Generaloberst, noch zehn Minuten."

„Danke!"

Die Scheinwerfer des Wagens fraßen sich mit unheimlicher Geschwindigkeit in die Dunkelheit, und endlich bog der Wagen von der Chaussee ab und fuhr in eine Nebenstraße ein.

Nach kurzer Zeit quietschten die Bremsen, der Fahrer sprang von seinem Sitz und riß den Wagenschlag auf.

Nebenan trat eine Wache unter das Gewehr, und ein Feldwebel erstattete Meldung.

Udet tippte dankend an den Mützenschirm, nahm seinen Freund am Arm und ging mit ihm die langen Hallen entlang.

Aus der Dunkelheit tauchte ein Oberst auf.

„Herr Generaloberst?"

„Ist das Versuchsmuster der He 177 startklar?"

„Jawohl, Herr Generaloberst!"

„Danke, lassen Sie die dafür erforderlichen Leute zusammenrufen; fliegen tue ich die Kiste selber."

„Jawohl, Herr Generaloberst!"

Udet zog den Kameraden vergangener Zeit in eine Halle, die innen hell erleuchtet war. Er blieb stehen und sagte:

„Das ist die He 177 in voller Größe. Es ist von den Mustern der anderen Flugzeugwerke noch das fortschrittlichste, vor allen Dingen in bezug auf die Geschwindigkeit."

„Und die Condor, Erni?"

„Ist und bleibt eben doch nur ein halbziviler Behelf. Daran ändert sich auch in naher Zukunft nichts."

Die beiden Männer gingen etwas näher an die Maschine heran.

„Schau dir die links und rechts hintereinander angeordneten Motoren an. Es arbeiten immer jeweils zwei Motoren an einem Propeller. Es ist also eine ziemlich neue Sache. Die ganze Entwicklungskatastrophe mit dieser He 177, aber auch schon die mit der Me 210 könnte heute von uns verkraftet werden, wenn nicht diese irrsinnigen Stoppbefehle gewesen wären. An erster Stelle standen Panzer, an zweiter Munition, an dritter Stelle U-Boote, an vierter Stelle die neuen Geheimwaffen, und erst an fünfter Stelle Flugzeuge. Die Luftrüstung ist weit unter den Vorkriegsstand zurückgeworfen. Und heute? Heute sollen wir möglichst alles über Nacht nachholen."

Von links kamen ein paar Soldaten mit umgehängten Fallschirmen. Udet begrüßte jeden einzeln mit Handschlag.

„Wie sieht es draußen aus? Wird es schon hell?"

„Jawohl, Herr Generaloberst."

Ein Hauptmann mit dem Ritterkreuz stand vor Udet, sein rechter Kombiärmel hing leer herab. Er schien Ostpreuße zu sein, denn seine Sprache war breit, und seine Bewegungen strömten die Ruhe und die Selbstsicherheit der Menschen jener Landschaft aus.

„Na, dann holt den Schlitten mal aus dem Stall!"

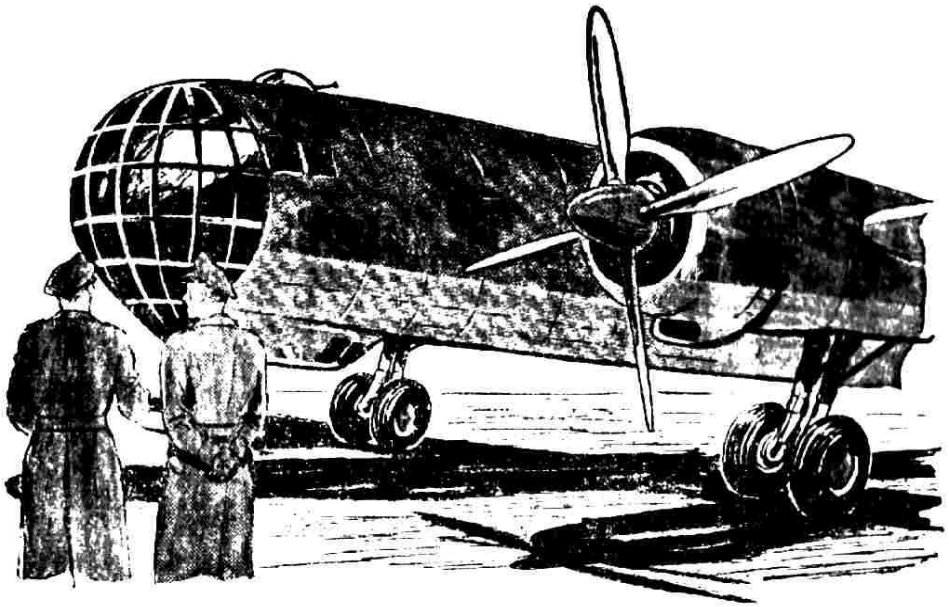
Die großen Hallentore öffneten sich, und eine Zugmaschine zog die He 177 ins Freie.

„Dann mal los!"

Udet verschwand hinter seinem Freund in der Einstiegluke und schob sich nach vorn. Auf dem Sitz des zweiten Flugzeugführers saß der Hauptmann, und der Ingenieur setzte sich dazwischen.

Udet schien jetzt in seinem ureigensten Element zu sein. Gewissenhaft überprüfte er sämtliche Instrumente, kontrollierte den Ladedruck und die Umpumpanlage, genauso, als würde er zu einem Langstreckenflug starten. Er schob sich die schweren Kopfhörer über die Mütze, schloß das Kehlkopfmikrofon an und bedeutete seinem Freund, das gleiche zu tun.

Der Anlasser surrte, das heißt, eigentlich waren es vier gekoppelte. Der Kaltstart gelang beim ersten Versuch. Unheimlich dröhnten die vier doppelt hintereinandergekoppelten Motoren auf und ließen die ganze große Maschine erzittern.



Udet schaltete die Bordsprechanlage ein.

„Da, hast du schon einmal eine Maschine gesehen, die nur annähernd so vibriert wie diese hier?"

„Nein, Ernst!"

„Na siehste, aber paß auf, es wird noch besser!"

Von vorn wurde die Starterlaubnis gewinkt. Die Bremsklötze wurden weggerissen, und Udet gab ganz langsam Gas. Der Rumpf erzitterte noch stärker, und die schwere Maschine rollte an. Udet ließ sie bis zum Platzrand rollen und wendete dann.

„Brauchst du die ganze Bahn, Ernst?"

„Ja, sie langt gerade."

„Menschenskind, aber auf welchem Feldflugplatz soll denn das Ding einmal landen oder starten können?"

Udet lachte laut auf. „Das erste, nicht unentscheidende Minus dieser Maschine hast du immerhin schon entdeckt. Aber jetzt gehts los."

Das Gas war drin, der große Vogel schoß förmlich vorwärts und wollte schon nach tausend Metern die Nase in die Luft strecken.

Gleich gab Udet wieder eine Erklärung ab. „Wenn ich sie jetzt abheben würde, fiele sie mir nach zwanzig Meter wieder auf den Boden zurück."

„Hm — hm!"

Die Motoren donnerten jetzt etwas heller, und ihr Ton ging langsam in ein feines Singen über.

Udets Blick haftete am Tourenzähler und am Fahrtmesser.

Langsam und mit unheimlicher Vorsichtigkeit zog er schließlich das Steuerhorn zurück. Die Stöße des Fahrgestells wurden schwächer und ließen schließlich gänzlich nach. „Wir fliegen!"

Langsam ließ Udet den schweren Vogel weitersteigen, und der Fliegerstabsingenieur war über Udets Vorsicht ehrlich erstaunt. Aber der Ernst mußte schon wissen, warum.

In tausend Meter Höhe ging Udet in eine große Linkskurve, und sofort verlor die He 177 etwas an Höhe.

„Merkst du etwas?" Udets Stimme klang gepreßt.

„Ja, sie rutscht leicht ab."

„Leicht ist gar kein Ausdruck."

Udet legte die Maschine noch mehr in die Kurve und kippte über die Tragfläche ab.

Die Maschine erzitterte bis in die letzte Nietstelle, und mit ungeheurer Kopflastigkeit gings in die Tiefe. Erst auf vierhundert Meter Höhe fing Udet die Maschine ab. „Hast du gemerkt, wie kopflastig dieser Bock ist?"

„Ja, unwahrscheinlich."

Udet schaute den Hauptmann auf dem Nebensitz von der Seite her an.

„Na, Bender, wollen Sie den Bock nochmals fliegen?"

„Danke, Herr Generaloberst, mein Bedarf an fliegerischer Betätigung ist bei dieser Maschine mehr als gedeckt", sagte Bender trocken und in seiner langsamen Art.

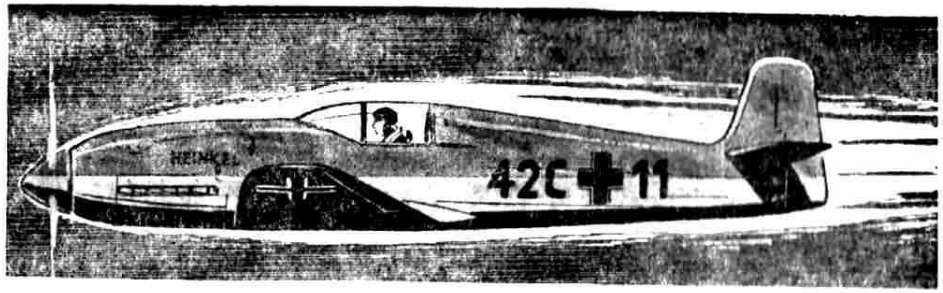
„Na, dann wollen wir sehen, daß wir gut runterkommen."

Udet drosselte die Motoren und schwebte ein.

„Landen läßt sie sich besser als starten."

Nach der Landung hörte sich Udet noch einige Berichte an, gab einige Anordnungen, bestieg mit seinem Freund den Wagen und ließ sich nach Hause fahren. Nachdem er sich von ihm verabschiedet hatte — sein Fahrer fuhr ihn heim — lief er wie ein Gefangener in seinem Arbeitszimmer unruhig auf und ab. Es erschien ihm alles sinn- und zwecklos, er wußte nicht mehr weiter. Er verzweifelte — er, der Jagdflieger des Ersten Weltkrieges mit der höchsten Abschußziffer nach Richthofen. Mit 62 Abschüssen, die von ihm als unscheinbarem Jungen erkämpft wurden, der immer fröhlich und guter Dinge war, der nie einen vorbildlichen Soldaten abgeben wollte, sondern der immer und irgendwie ein Außenseiter der militärischen Disziplin blieb — ausgerechnet er mußte mit dem schweren Amt des Generalluftzeugmeisters betraut werden! Wo waren die Jahre, die er als Kunst- und Sportflieger — frei und ungezwungen — verleben durfte? Alles war vorbei — verloren, für immer verloren! Und jetzt? Mußte er eigentlich alles in Kauf nehmen? Erst wurde er Chef des technischen Amtes, 1937 wurde er Generalmajor und erprobte noch fast jeden Typ selbst. Sein Name ging durch die Weltpresse, als er das Einhängen eines Flugzeugs an den Zeppelin demonstrierte. In Zürich überraschte er die Welt mit der Schnelligkeit der Me 109. Nur wenige wußten außer ihm, daß der Motor der Me 109 mit allen Mitteln nur für kurze Zeit auf Hochleistung gebracht werden konnte.

Dann wuchs sein Amt von Monat zu Monat und von Jahr zu Jahr.



Im April 1939 hatte er mit der He 112 die enorme Geschwindigkeit von 746 Stundenkilometern erreicht, und am 3. Juli hatte er den ersten Prototyp eines Düsenjägers erprobt.

Udet schrak zusammen; denn draußen ertönten die Sirenen.

Fliegeralarm. Udet vergrub seine Hände in die Hosentaschen, und seine Schritte im Zimmer wurden immer ruheloser. Er ahnte, daß das Heulen der Sirenen nie aufhören würde. Jedenfalls nicht eher, bis alles in Schutt und Asche zerfallen war. Trägt er eigentlich eine Mitschuld an diesem Niedergang?

Er glaubte sich selbst diese Frage mit Nein beantworten zu können.

Er setzte sich in einen Sessel und schlug ein Bein über das andere. Stundenlang saß er so, obwohl draußen fast pausenlos Bomben fielen und das Haus in seinen Grundfesten erschütterten.

Erst als wieder die Sirenen zur Entwarnung aufheulten, hob der Generaloberst Ernst Udet den Kopf. Seine Augen lagen merkwürdig tief im Gesicht, sein Blick schien aus einer andern Welt zu kommen.

Was er wollte, war Ruhe. Was er erstrebte, war Frieden.

Er wollte — und vor allen Dingen — er konnte nicht mehr.

Es war der Morgen des 17. November 1941.

Udet sah erst auf den Kalender und dann auf die Wanduhr. Sie zeigte die neunte Morgenstunde an. Udet drehte die Wählerscheibe des Telefons und rief den Generalfeldmarschall Milch an. Das Gespräch dauerte nur wenige Minuten — was gesprochen wurde, hat nie jemand erfahren.

Langsam legte er den Hörer zurück in die Gabel, wählte dann eine neue Nummer, rief seine langjährige Freundin und Gefährtin an und teilte ihr mit, daß er beschlossen habe, in diesem Augenblick aus dem Leben zu scheiden.

Er zog eine Lade seines Schreibtisches auf, und die Frau am andern Ende der Telefonleitung hörte fassungslos die Detonation des Schusses.

Das deutsche Volk erfuhr am nächsten Tag durch Zeitung und Rundfunk, daß der Generaloberst Udet, Träger des Ritterkreuzes zum Eisernen Kreuz und Träger des Pour le mérite des Ersten Weltkrieges, bei der Erprobung eines neuen Flugzeugtyps sein Leben gelassen habe.

Ein hervorragender Flieger, ein guter Mensch und ein noch besserer Kamerad war freiwillig aus dem Leben gegangen.

— ENDE —

Neu!

Soldatengeschichten

AUS ALLER WELT

Spannende Tatsachen- und Erlebnisberichte vom Krieg zu Lande, objektiv und dokumentarisch genau geschildert von hervorragenden Autoren. Mit zahlreichen Zeichnungen und Fotos.

Soldatengeschichten

AUS ALLER WELT

Die neue Tatsachenreihe aus dem MOEWIG-VERLAG ergänzt die bekannten Reihen:

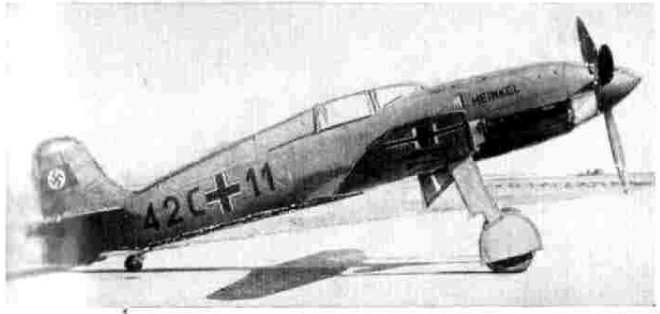
Fliegergeschichten — SOS-Hefte — Anker-Hefte.

Erhältlich zum Preis von 50 Pfg. je Heft
bei allen Zeitschriftenhandlungen.
Erscheint 14 täglich

MOEWIG-VERLAG · MÜNCHEN 2 · TÜRKENSTR. 24

MOEWIG VERLAG

Generaloberst Udet erprobt selbst ein neues Kampfflugzeug (links). Das obere Bild zeigt ihn zwischen Galland und Mölders



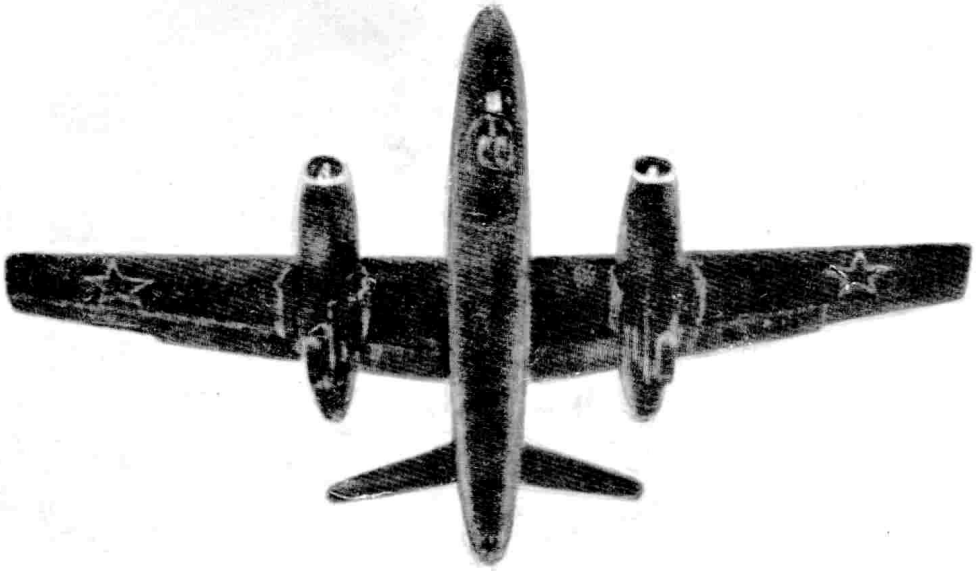
Links:

Die Heinkel He 100 V-3, auf der Udet den Geschwindigkeitsrekord mit 634 km/h flog

Unten:

Das Begräbnis von Ernst Udet. Der Sarg — auf einer Geschützlafette — eskortiert von Luftwaffenoffizieren, gefolgt von Göring und den Generalen

77. Flugzeugtypentafel **DÜSENBOMBER** Serie G / 2



IL-28 „BEAGLE"

Das Wort „BEAGLE" ist der Code-Name, den die NATO-Mächte diesem russischen „leichten" Düsen-Bomber gegeben haben. Er ist bei der sowjet-russischen Luftwaffe und bei den Luftwaffen der Satelliten-Staaten in großer Zahl eingeführt und wird auch an Staaten, die mit der Sowjetunion befreundet sind, wie z. B. Ägypten, geliefert.

Technische Daten

Triebwerk	2 Strahl-Turbinen RD-45
Leistung	je Turbine etwa 2700 kg Schub
Spannweite	etwa 22 m
Länge	etwa 20 m
Gewichte	Keine Angaben zu erhalten
Höchstgeschwindigkeit	etwa 920 km/h
Dienstgipfelhöhe	etwa 12 500 m
Reichweite	nicht bekannt, dürfte bei rund 800 km/h Marschgeschwindigkeit 4000 km betragen
Bewaffnung	2 starre Flugzeug-Kanonen, Kaliber 23 mm unter dem Rumpf und 2 bewegliche Flugzeug-Kanonen des gleichen Kalibers im Rumpfheck
Bombenlast	Keine Angaben erhältlich
Besatzung	3 Mann

Hersteller: Staatliche Flugzeugindustrie in verschiedenen Werken (Konstrukteur ist Sergei Iljuschin)

Die Rückseite des Heftes zierte dann immer die Abbildung irgendeines „exotischen" Flugzeugs nebst dessen technischen Daten.

Hier der sowjetische Düsenbomber Iljuschin 28, Nato-Codename "Beagle"
. .

* * * * * * *